



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
WE WROCŁAWIU**

**UL. JANA DŁUGOSZA 68
51-162 WROCŁAW**

WOŚ.420.51.2022.AMA.12

Wrocław, dnia 24 października 2023 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 w związku z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. f oraz art. 75 ust. 1a oraz art. 84 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.), § 3 ust. 1 pkt 63 i pkt 81 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60, pkt 62, pkt 63, pkt 71, pkt 81 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Gminy Wrocław, w zastępstwie której w procesie inwestycyjnym działają Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o.

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 455 w związku z budową trasy tramwajowo - autobusowej na osiedle Swojczyce we Wrocławiu”

oraz

I. Określam warunki, o którym mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*:

1. Nie wyznaczać bazy materiałowej na terenie obszaru Szczytnickiego Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego. Wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację powinny być okresowo (do czasu zakończenia budowy) wyścielone materiałami izolacyjnymi.
2. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do egzemplarzy kolidujących z realizacją inwestycji. Wycinkę w okresie od 1 marca do 31 sierpnia prowadzić pod nadzorem specjalisty ornitologa, który przed jej wykonaniem dokona oględzin drzew i krzewów pod kątem obecności ptaków, a w przypadku potwierdzenia ich występowania – wskaże dopuszczalny termin prowadzenia wycinki. W pozostałym okresie (od 1 września do końca lutego) ww. nadzór nie jest wymagany.
3. Usunięcie drzew o obwodzie pni powyżej 50 cm prowadzić przy udziale specjalistów chiropterologa i entomologa, którzy przed wycinką dokonają oględzin pod kątem obecności nietoperzy lub/i chronionych gatunków bezkręgowców, a w przypadku

potwierdzenia ich występowania – wskażą dopuszczalny termin i sposób prowadzenia wycinki.

4. Zabezpieczyć przed uszkodzeniami drzewa i krzewy nieprzeznaczone do usunięcia, znajdujące się w obrębie i w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca robót budowlanych, poprzez:

- obłożenie pni miękkim, elastycznym materiałem (np. grubymi matami słomianymi) i ich odeskowanie do wysokości 2 m od poziomu gruntu (dolna część desek opierać się ma na podłożu),
- w okresie upałów maksymalnie skrócenie czasu narażenia korzeni na przesuszenie, owijanie ich miękką tkaniną i regularne zraszanie wodą w czasie prowadzenia prac w tym okresie, natomiast w okresie zimowym chronienie przed przemrożeniem przez obłożenie matami słomianymi. W przypadku uszkodzenia korzeni należy odciąć ich zniszczoną część czystym, ostrym narzędziem i zabezpieczyć środkiem grzybobójczym,
- niezmienianie poziomu gruntu (do 20 cm) oraz niezagęszczanie gleby w odległości 3-5 m od pni poprzez wykluczenie możliwości poruszania się ciężkiego sprzętu, wibrowania, składowania materiałów budowlanych.

5. Nie rzadziej niż raz dziennie kontrolować wykopy związane z budową oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt: płazów, gadów, małych ssaków (ze szczególnym uwzględnieniem okresu migracji i rozrodu), a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów.

II. Określam wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. c *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*:

1. Wody opadowe i roztopowe z terenów utwardzonych odprowadzać z:

- ul. Adama Mickiewicza, pętli tramwajowo-autobusowej Sępólno – poprzez ciąg drenażowy w torowisku zielonym, studnie chłonne w muldzie chłonnej i skrzynki retencyjno-rozsączające lub poprzez kanalizację deszczową z separatorem lamelowym/koalescencyjnym zintegrowanym z osadnikiem,
- ul. Swojczyckiej od skrzyżowania z ul. Mydlaną do wysokości stacji ORLEN i ul. Mydlanej – poprzez ciąg drenażowy w torowisku zielonym, muldy chłonne, ciągi drenażowe, kanalizację deszczową z retencją kanałową i separatorem lamelowym,
- ul. Swojczyckiej od wysokości stacji ORLEN do przejazdu kolejowego linii 292 – poprzez ciąg drenażowy, muldy chłonne, kanalizację deszczową z retencją kanałową i separatorem lamelowym,
- projektowanej pętli tramwajowej Swojczyce i parkinu Park&Ride – poprzez ciąg drenażowy w torowisku zielonym, studnie chłonne, zbiornik rozsączająco-odparowujący

wg zaplanowanego przez Inwestora wariantu do: muld chłonnych, istniejącej kanalizacji deszczowej, przydrożnego rowu lub do Kanału Żeglugowego (przez urządzenia, np. rowy otwarte/zarurowane/kanalizację).

2. Zastosować nawierzchnię posiadającą zdolność redukcji hałasu co najmniej -4 dB na odcinku ul. Swojczyckiej, od przejazdu drogowo-kolejowego do końca inwestycji w kierunku wschodnim ul. Swojczyckiej, tj. od km ok. 1+675 do km ok. 1+776 ul. Swojczyckiej – wg kilometrażu założonego dla potrzeb projektu.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 14 grudnia 2022 r. (data wpływu 14 grudnia 2022 r.) Gmina Wrocław, zwana dalej Wnioskodawcą, reprezentowana przez Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o., działająca przez pełnomocnika, wystąpiła do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 455 w związku z budową trasy tramwajowo - autobusowej na osiedle Swojczyce we Wrocławiu. Budowa przedmiotowego przedsięwzięcia ma na celu poprawę warunków komunikacyjnych infrastruktury na terenie województwa dolnośląskiego oraz bezpieczeństwa. Zrealizowane zamierzenie inwestycyjne stanowić będzie ważny element układu komunikacyjnego miasta, który umożliwi sprawną komunikację między wrocławskimi osiedlami.

Z uwagi na fakt, iż przedmiotowy wniosek zawierał braki formalne, pismem z dnia 22 grudnia 2022 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wezwał Wnioskodawcę do ich uzupełnienia. Wniosek formalnie został uzupełniony pismem z dnia 12 stycznia 2022 r. data wpływu (13 stycznia 2023 r.), pismem z dnia 18 stycznia 2023 r. (data wpływu 19 stycznia 2023 r.) oraz pismem z dnia 24 stycznia 2023 r. (data wpływu 25 stycznia 2023 r.).

Dane o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie (<http://ekoportal.gov.pl/>) pod numerem: 361/2022.

W związku z tym, że liczba stron postępowania przekracza 10, działając na podstawie art. 74 ust. 3 *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, zwanej dalej: *ustawą ooś*, w związku z art. 49 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego*, zwanej dalej *Kpa*, tutejszy organ powiadamia strony postępowania o wszystkich czynnościach podjętych w przedmiotowej sprawie poprzez obwieszczenia publikowane w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

Obwieszczeniem z dnia 26 stycznia 2023 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, powiadomił strony postępowania, m.in. o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. inwestycji, przedmiocie decyzji, organie właściwym do wydania decyzji, o możliwości brania czynnego udziału na każdym etapie postępowania, jak również możliwości zapoznania

się z aktami sprawy i złożenia uwag i wniosków, organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków. O powyższym Wnioskodawca został poinformowany zawiadomieniem z dnia 26 stycznia 2023 r.

Z uwagi na fakt, iż w przedłożonej *Karcie informacyjnej przedsięwzięcia* (sporządzonej przez zespół autorski pod kierownictwem pana inż. Krzysztofa Kręciprocha, 18 września 2022 r.), zwanej dalej *Kip*, tutejszy organ stwierdził braki merytoryczne, wezwał pełnomocnika Inwestora o ich uzupełnienie pismem z dnia 6 marca 2023 r. oraz pismem z dnia 27 marca 2023 r. Ponadto w piśmie z dnia 6 marca 2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wezwał do złożenia wyjaśnień, w tym do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w zakresie kwalifikacji inwestycji do *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.)*, zwanego dalej *rozporządzeniem ooś*. O ww. wezwaniu strony postępowania zostały poinformowane poprzez obwieszczenie z dnia 6 marca 2023 r.

Pismem z dnia 30 marca 2023 r. (data wpływu 31 marca 2023 r.) Wnioskodawca złożył uzupełnienie dokumentacji, w tym. m.in. Aneks nr 1 do *Kip* oraz Aneks nr 2 do *Kip*.

Przedsięwzięcie będące przedmiotem niniejszej decyzji kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 63 i pkt 81 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60, pkt 62, pkt 63, pkt 71, pkt 81 *rozporządzenia ooś*, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane, zgodnie z zapisami Aneksu nr 1 do *Kip*. Przy czym, zgodnie z zapisami ww. Aneksu nr 1 do *Kip* wnioskodawca dokonał kwalifikacji do § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 *rozporządzenia ooś* zgodnie z wykładnią przedstawioną w postanowieniu z dnia 3 lutego 2022 r. Naczelnego Sądu Administracyjnego, Sygn. Akt III OW 132/21. Zakres prac kolejowych obejmuje przebudowę przejazdu kolejowo-drogowego. Wnioskodawca powołując się na ww. orzeczenie wskazał, że linia kolejowa to wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów, na co wskazuje art. 4 pkt 2 *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1786 z późn. zm.)*, natomiast droga kolejowa to tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2-12 załącznika nr 1 do ustawy, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot. W punkcie 9. ww. załącznika wskazano przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego. Rozbudowa przejazdu kolejowo-drogowego, na linii kolejowej nr 292 w ciągu ulicy Swojczyckiej, będzie polegać na rozbudowie drogi kolejowej poprzez:

- 1) roboty związane z przebudową drobnych elementów nawierzchni kolejowej, podsypki w tym tłuczenia i piasku,
- 2) rozbudowę płyt przejazdowych - dodatkowe płyty przejazdowe w celu przeprowadzania chodnika i ścieżki rowerowej [część przejazdu kolejowo-drogowego i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego],

- 3) przebudowę systemu oświetlania do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa,
- 4) przebudowę urządzeń SRK, w tym rogatek wraz z ich napędami, sygnalizatorów i kamery,
- 5) przebudowę jezdni na odcinkach dojazdowych po płyt przejazdowych w granicach terenu kolejowego,
- 6) przebudowę chodnika po stronie północnej w granicach terenu kolejowego.

Biorąc powyższe pod uwagę Wnioskodawca wskazał, że przedmiotowa inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 *rozporządzenia ooś*.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t *ustawy ooś*, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia (inwestycji w zakresie linii kolejowych) jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu w związku z art. 75 ust. 1a *ustawy ooś*.

Z uwagi na fakt, że przedłożone uzupełnienia zawierały braki i nieścisłości tutejszy organ ponownie wezwał do uzupełnienia dokumentacji pismem z dnia 5 kwietnia 2023 r. oraz pismem z dnia 27 kwietnia 2023 r. Pismem z dnia 26 kwietnia 2023 r. (data wpływu 26 kwietnia 2023 r.) Wnioskodawca złożył uzupełnienie dokumentacji wraz z Aneks nr 3 do *Kip*, a pismem z dnia 31 maja 2023 r. (data wpływu 31 maja 2023 r.) wyjaśnienia z Aneks nr 4 do *Kip*.

Pismami z dnia 2 czerwca 2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu oraz do Dyrektora Zarządu Zlewni we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu o wyrażenie opinii co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko.

O ww. czynnościach, w tym o złożeniu uzupełnienia dokumentacji oraz wystąpieniu do ww. organów opiniujących strony postępowania zostały poinformowane obwieszczeniem z dnia 5 czerwca 2023 r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrocławiu w terminie 14 dni nie wydał opinii, o której mowa w art. 64 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*, co zgodnie art. 78 ust. 4 *ustawy ooś* traktuje się jako brak zastrzeżeń.

Dyrektor Zarządu Zlewni we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu pismem z dnia 13 lipca 2023 r. (data wpływu 17 lipca 2023 r.) poinformował o braku możliwości zajęcia stanowiska odnośnie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ustawowym terminie, a następnie pismem z dnia 13 września 2023 r. (data wpływu 18 września 2023 r.), znak: WR.ZZŚ.5.4360.172.2023.MB, wyraził opinię, że dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymagań:

1. *Prace prowadzone w ramach planowanej inwestycji mogą być realizowane wyłącznie z użyciem sprawnego technicznie sprzętu, spełniającego odpowiednie standardy jakościowe i techniczne, wykluczające emisje do wód i do ziemi zanieczyszczeń z grupy ropopochodnych i innych.*
2. *Zaplecze budowy należy wyznaczyć na terenie o nawierzchni utwardzonej, zabezpieczającej środowisko gruntowo-wodne przed ewentualnymi zanieczyszczeniami w postaci wycieków, pochodzącymi z wykorzystywanego sprzętu bądź składowanych materiałów.*
3. *Zapewnić dostępność sorbentów do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych bądź innych.*
4. *W przypadku wystąpienia awarii skutkującej wyciekiem, należy go zneutralizować i związać przy użyciu sorbentu, który następnie należy przekazać do utylizacji jako odpad niebezpieczny. W przypadku zanieczyszczenia gruntu należy niezwłocznie zebrać wierzchnią warstwę zanieczyszczoną w celu ochrony przed infiltracją do poziomu wodonośnego i uzupełnić grunt do pierwotnego poziomu.*
5. *Obsługę pojazdów i maszyn związaną z użyciem substancji płynnych może być prowadzona na zapleczu budowy jedynie w przypadku wyposażenia tego terenu w szczelne podłoże.*
6. *W przypadku stwierdzenia awarii sprzętu budowlanego jego pracę należy niezwłocznie przerwać, a ewentualne wycieki płynów eksploatacyjnych należy gromadzić w szczelnych pojemnikach ustawionych pod maszynami; do czasu odtransportowania do miejsca serwisowania uszkodzony sprzęt należy umieścić na terenie zaplecza budowy.*
7. *Nie wyznaczać bazy materiałowej w pobliżu cieków, zbiorników i oczek wodnych, grobli, rowów ani na terenie obszaru Szczytnickiego Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego. Wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację powinny być okresowo (do czasu zakończenia budowy) wyścielone materiałami izolacyjnymi.*
8. *Odpady niebezpieczne magazynować w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach, odpornych na działanie składników umieszczonych w nich odpadów zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym miejscu o utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych. Odpady niebezpieczne przekazywać uprawnionym odbiorcom, a miejsca ich magazynowania oznaczyć i zabezpieczyć przed wstępem osób nieupoważnionych.*
9. *Odpady inne niż niebezpieczne magazynować selektywnie w zamykanych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, kontenerach, ustawionych w wyznaczonym miejscu o utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych, a następnie przekazywać uprawnionym podmiotom do dalszego zagospodarowania.*
10. *Pracownikom realizującym prace budowlane należy udostępnić ekologiczne sanitariaty typu toi toi, opróżniane zgodnie z umową przez firmę asenizacyjną.*

11. Ścieki bytowe powstałe na terenie zajezdni tramwajowej podczas eksploatacji przedsięwzięcia należy odprowadzać do zbiornika bezodpływowego, opróżnianego przez firmę asenizacyjną, do czasu możliwości podłączenia się do miejskiej kanalizacji sanitarnej.
12. Wody opadowe i roztopowe z terenów utwardzonych i parkingów powinny zostać przed odprowadzeniem podczyszczone z substancji ropopochodnych.
13. Zastosowane rozwiązania projektowe w zakresie odwodnienia przedmiotowej drogi muszą zagwarantować dotrzymanie standardów jakości środowiska gruntowo-wodnego, a co za tym idzie nie powodować przekroczeń wartości granicznych wskaźników jakości fizykochemicznych wód, ustalonych jako cele środowiskowe oraz odpowiadać warunkom określonym w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełniać przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. 2019 poz. 1311).
14. Wody opadowe i roztopowe z terenów utwardzonych powinny być odprowadzane z:
 - pętli tramwajowo-autobusowej Sępólno – poprzez ciąg drenażowy w torowisku zielonym, studnie chłonne w muldzie chłonnej i skrzynki retencyjno-rozsączające lub poprzez kanalizację deszczową z separatorem lamelowym i koalescencyjnym zintegrowanym z osadnikiem,
 - ul. Swojczyckiej od skrzyżowania z ul. Mydlaną do wysokości stacji ORLEN i ul. Mydlanej – poprzez ciąg drenażowy w torowisku zielonym, muldy chłonne, ciągi drenażowe, kanalizację deszczową z retencją kanałową i separatorem lamelowym,
 - ul. Swojczyckiej od wysokości stacji ORLEN do przejazdu kolejowego linii 292 – poprzez ciąg drenażowy, muldy chłonne, kanalizację deszczową z retencją kanałową i separatorem lamelowym,
 - projektowanej pętli tramwajowej Swojczyce i parkinu Park&Ride – poprzez ciąg drenażowy w torowisku zielonym, studnie chłonne, zbiornik rozsączająco-odparowującywg zaplanowanego przez Inwestora wariantu do: muld chłonnych, istniejącej kanalizacji deszczowej, przydrożnego rowu lub do Kanału Żeglugowego.
15. Realizacja inwestycji możliwa będzie po uzyskaniu wszelkich wymaganych prawem zgód i uzgodnień w zakresie gospodarki wodnej. W przypadku braku zgody na odprowadzanie wód opadowych i roztopowych
16. Na etapie realizacji prac należy zastosować zabezpieczenia minimalizujące negatywny wpływ inwestycji na koryto cieku. Należy zastosować odpowiednią technologię prowadzenia prac budowlanych, aby nie dopuścić do nadmiernej ingerencji w koryto cieku.
17. Podczas przebudowy drogi na obiekcie mostowym należy zabezpieczyć wody przed przypadkowym dostaniem się do niej materiałów budowlanych.

18. *W przypadku uszkodzenia urządzeń melioracyjnych koniecznym będzie zgłoszenie tego faktu do spółki wodnej działającej na terenie gminy lub do związku spółek wodnych i wykonanie przebudowy istniejącego urządzenia w sposób umożliwiający jego dalsze działanie. Prace należy przeprowadzić pod nadzorem inspektora z odpowiednimi uprawnieniami.*

Po przeanalizowaniu warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia, nałożonych przez organ właściwy do wydania oceny wodnoprawnej, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu uznał, że zapisy warunków (oprócz warunku 7. i 14., które zostały uwzględnione w punktach I.1 i II.1 sentencji niniejszej decyzji) odnoszą się do charakterystycznych cech planowanej inwestycji i technologii prowadzenia prac, które to ujęto w uzasadnieniu niniejszej decyzji i są elementem charakterystyki przedmiotowego przedsięwzięcia lub wynikają z odrębnych przepisów prawa, do przestrzegania których Inwestor zobowiązany jest w przypadku podjęcia realizacji przedmiotowej inwestycji. Warunek 7. uwzględniono w części (w punkcie I.1 sentencji decyzji) z uwagi na brak wskazania odległości od cieków, zbiorników i oczek wodnych, grobli, rowów.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wypełniając dyspozycję ustawową art. 10 § 1 *ustawy Kpa*, obwieszczeniem z dnia 21 września 2023 r., poinformował strony postępowania o zebraniu całego materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie, a także przysługującym prawie wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, przed wydaniem przedmiotowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W ww. obwieszczeniu tutejszy organ poinformował, że rozstrzygnięcie kończące postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie zostanie wydane nie wcześniej niż po upływie siedmiu dni od dnia doręczenia zawiadomienia. W ww. terminie nie wpłynęły uwagi i wnioski stron postępowania.

W ramach prowadzonego postępowania administracyjnego przedłożono komplet dokumentacji zgodny z art. 74 ust. 1 *ustawy ooś*.

Na podstawie analizy zgromadzonych materiałów dowodowych, uwzględniając kryteria określone w art. 63 *ustawy ooś*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko uwzględniając łącznie następujące uwarunkowania:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

- a) *skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:*

Przedmiotem przedsięwzięcia jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 455 w związku z budową trasy tramwajowo-autobusowej na osiedle Swojczyce we Wrocławiu. Inwestycja zlokalizowana będzie na terenie miasta Wrocławia w obrębach ewidencyjnych: Zalesie, Kowale, Swojczyce.

Przedmiotowe zadanie inwestycyjne obejmuje:

- rozbudowę ulicy Swojczyckiej i ulicy Mickiewicza [z wyłączeniem odcinka realizowanego w ramach inwestycji „Budowa Mostów Chrobrego w ciągu drogi

wojewódzkiej nr 455 we Wrocławiu” na podstawie decyzji Wojewody Dolnośląskiego nr 2/2022 z dnia 2 lutego 2022 r.] o długości ok. 1470 m; wraz z rozbudową/przebudową skrzyżowań i ulic bocznych (ul. gen. Józefa Sowińskiego, ul. Szymona Konarskiego, ul. Mydlanej, ul. Kolumba, ul. Magellana, ul. Bazaltowej, ul. Chałupniczej); inwestycja obejmuje również budowę nowej drogi publicznej – łącznika Marco Polo o długości ok. 110 m,

- budowę torowiska tramwajowego o długość ok. 1700 m toru podwójnego [w tym odcinek przewidziany do realizacji w ramach inwestycji „Budowa Mostów Chrobrego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 455 we Wrocławiu”] oraz przebudowę istniejącego torowiska o długości ok. 130 m oraz dwóch pętli tramwajowych tj.: Sępólno [rozbudowa] i Swojczyce [budowa nowej pętli wraz z parkingiem P&R], o łącznej długości torowiska na danych pętlach ok. 440 m.

W ramach inwestycji drogowo-torowej planowane jest m.in. wykonanie następujących robót budowlanych:

- budowa wydzielonej trasy tramwajowej z dopuszczeniem ruchu autobusowego,
- przebudowa istniejącego torowiska tramwajowego,
- budowa pętli tramwajowej Swojczyce,
- przebudowa pętli tramwajowo-autobusowej Sępólno,
- budowa parkingu (P&R) w rejonie nowej pętli Swojczyce, budowa parkingu przy nowej stacji prostownikowej PT Swojczyce,
- przebudowa/budowa jezdni,
- budowa ścieżek rowerowych,
- budowa/przebudowa chodników,
- przebudowa/budowa peronów autobusowych, tramwajowo-autobusowych,
- budowa/przebudowa azyli dla pieszych i rowerzystów,
- przebudowa/budowa zjazdów indywidualnych, publicznych,
- przebudowa jezdni manewrowych (w tym m.in.: na terenie stacji paliw),
- budowa murów oporowych,
- budowa pasów zieleni, poboczy, skarp,
- budowa pasów technicznych,
- wyniesienie projektu organizacji ruchu docelowego,
- wykonanie robót ziemnych związanych z robotami budowlanymi,
- rozbiórka obiektów budowlanych kolidujących z nowym zagospodarowaniem terenu,
- budowa infrastruktury przystankowej, w tym słupków przystankowych, wiat,
- przebudowa przejazdu kolejowego na linii kolejowej nr 292 w ciągu ulicy Swojczyckiej wraz z elementami wyposażenia (sterowania),
- budowa elementów małej architektury, m.in.: balustrad, barierek przystankowych, stojaków rowerowych, ławek, koszy na śmieci, elementów BRD, słupków SDIP, biletomatów, wiat rowerowych, stacji WRM,

- budowa punktów socjalnych MPK i ogólnodostępnych toalet,
- budowę i przebudowę oświetlenia drogowego,
- budowa kanalizacji MKT i KSU,
- budowa/przebudowa sieci trakcyjnej wraz z budową stacji prostownikowej i jej zasilaniem.

Planuje się budowę torowiska zabudowanego głównie o nawierzchni betonowej.

W ramach inwestycji torowej przewidziano wykonanie następujących robót budowlanych:

- budowa torowiska tramwajowego w ramach wydzielonej trasy tramwajowej (z dopuszczeniem na części ruchu autobusowego) o długości ok. 1700 m,
- przebudowa istniejącego torowiska tramwajowego w ciągu ulicy Mickiewicza o długości ok. 130 m,
- budowa torowiska pętli tramwajowej Swojczyce o długości ok. 240 m,
- przebudowa torowiska na pętli tramwajowo-autobusowej Sępólno o długości ok. 200 m,
- przebudowa/budowa peronów tramwajowych, tramwajowo-autobusowych,
- budowa smarownic szyn tramwajowych,
- budowa zwrotnic, krzyżownic, kozła oporowego.

W ramach inwestycji planowana jest przebudowa kolizyjnych sieci uzbrojenia terenu.

Inwestycja zakłada przebudowę i budowę nowej kanalizacji sanitarnej (grawitacyjnej i tłocznej) oraz przebudowę i budowę nowej kanalizacji deszczowej i przykanalików, a także sieci drenażowej. Budowa nowej kanalizacji sanitarnej i deszczowej przekroczy 1 km.

W ramach przedsięwzięcia projektuje się przebudowę gazociągów niskiego i średniego ciśnienia, budowę i przebudowę sieci wodociągowej i przyłączy, przy średnicy rurociągów od 32 do 1000 mm, co oznacza również przebudowę rurociągów wodociągowych magistralnych i rozdzielczych.

Ponadto planowana jest przebudowa linii niskiego napięcia i średniego napięcia oraz linii kablowych wysokiego napięcia.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Teren przeznaczony pod budowę pętli tramwajowej stanowią głównie tereny zielone, nieużytki. Od strony północnej i wschodniej teren inwestycji ograniczają tereny PKP między innymi linia kolejowa relacji Jelcz Miłoszyce – Wrocław Osobowice. Od strony zachodniej i południowej natomiast teren ograniczony jest istniejącym cmentarzem św. Jacka

zlokalizowanym przy ul. Chałupniczej. Inwestycja zostanie powiązana z nowo wybudowanymi Mostami Chrobrego.

Osią istniejącego układu drogowego będącego w zakresie opracowania jest droga wojewódzka nr 455, w której skład na tym odcinku wchodzi ulice Adama Mickiewicza oraz ulica Swojczycka. Istniejące ulice są ulicami jednojezdniowymi, dwukierunkowymi o szerokości całkowitej ok. 7 m. Ulica Adama Mickiewicza nie posiada chodników ani poboczy, natomiast wzdłuż niej biegnie niezależny ciąg pieszo-rowerowy odsunięty od jezdni ok. 4 m i oddzielony od niej żywopłotem. Za mostem ul. Swojczycka posiada obustronne chodniki dla pieszych szerokości ok 2,0 m (po jednej stronie na dwóch odcinkach zastąpione poboczem). Ulice te należą do podstawowego układu ciągu komunikacji miejskiej.

Obecnie istniejąca trasa tramwajowa kończy się na pętli „Sępólno”, przy ul. Adama Mickiewicza. Pętla ta będzie początkowym elementem nowego układu torowego projektowanego w ramach niniejszego zadania, polegającego na przeniesieniu ruchu tramwajowego na drugą stronę rzeki i doprowadzeniu go do nowoprojektowanej pętli Swojczyce wraz z parkingiem P&R.

Ulica Adama Mickiewicza, na przedmiotowym odcinku, sąsiaduje z Parkiem Swojczyckim. Teren za Mostami Chrobrego, który sąsiaduje z istniejącym pasem drogowym jest silnie zurbanizowany. Wzdłuż ulicy Swojczyckiej zlokalizowane są liczne zakłady pracy, baza paliw PKN Orlen, stacje paliw Orlen oraz Róża. Na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami ulicy Swojczyckiej z ulicami Kolumba i Magellana zlokalizowane jest Centrum handlowe Swoja Olimpia.

c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:

Na etapie budowy przedmiotowej inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac materiały takie jak: beton asfaltowy, cement, kruszywa mineralne, drobnowymiarowe elementy betonowe i kamienne oraz inne elementy wykończenia drogi, poza tym: paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych, energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych oraz woda. Ilości wykorzystanych surowców do budowy drogi nie naruszają stanu zasobów regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego.

Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone zostaną transportem samochodowym odpowiednio do tego przystosowanym. Zapotrzebowanie na energię elektryczną przewiduje się w niewielkich ilościach w czasie budowy, głównie do oświetlenia i ogrzewania zaplecza budowy. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową. Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energia będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk. Na etapie eksploatacji wykorzystywane będą jedynie materiały potrzebne do zimowego utrzymania nawierzchni torowiska oraz drogi.

Do zasilania sieci tramwajowej w energię elektryczną przewidziano budowę stacji prostownikowej PT Swojczyce. Budynek o powierzchni zabudowy około 200 m² zostanie umieszczony u zbiegu ulic Swojczyckiej i Mydlanej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie powinno znacząco negatywnie wpływać na różnorodność biologiczną rozumianą jako zmienność wewnątrzgatunkową (różnorodność genową), międzygatunkową (różnorodność gatunków), ponadgatunkową (różnorodność ekosystemów i krajobrazów).

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Analizę wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko na etapie realizacji i eksploatacji przeprowadzono dla najbardziej istotnych oddziaływań inwestycji, za jakie uznaje się zmiany klimatu akustycznego, stanu sanitarnego powietrza atmosferycznego, środowiska gruntowo-wodnego.

Etap prowadzenia prac budowlanych będzie się wiązał z powstawaniem emisji substancji do powietrza. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych oraz przemieszczaniem mas ziemnych (emisja wtórna). Ponadto, źródłem niezorganizowanej emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na placu budowy. Z uwagi na fakt, iż emisje te będą miały charakter lokalny i okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych uznano je za pomijalne, nie powinny spowodować trwałych negatywnych zmian w środowisku wywołanych zanieczyszczeniem powietrza. Jak wynika z zapisów *Kip*, wykorzystane do pracy pojazdy będą posiadać aktualne przeglądy techniczne, przestrzegane będą zasady wyłączania silników w czasie przerw w pracy, materiały sypkie transportowane będą z użyciem plandek chroniących przed ich rozwiewaniem.

Podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie wystąpić pogorszenie się klimatu akustycznego. Uciążliwość akustyczna związana będzie z użyciem sprzętu budowlanego, wykonywaniem prac montażowych oraz transportem materiałów i surowców. Hałas ten będzie miał charakter lokalny i okresowy i uciążliwości z nim związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych, które w sąsiedztwie terenów zabudowanych wykonywane będą wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6⁰⁰ – 22⁰⁰. Biorąc pod uwagę konieczność przeprowadzenia ww. czynności całkowite wyeliminowanie hałasu na etapie realizacji przedsięwzięcia jest niemożliwe do osiągnięcia. W fazie budowy oddziaływanie przedsięwzięcia będzie jednak krótkotrwałe i odwracalne.

Ewentualnym źródłem niekorzystnego oddziaływania rozpatrywanego przedsięwzięcia na wody powierzchniowe i podziemne mogą być ścieki powstające na zapleczach budowy oraz zanieczyszczenia powstające podczas prowadzenia robót budowlanych – np. wycieki paliwa i oleju z pracującego sprzętu lub też szkodliwe substancje uwalniane z materiałów budowlanych.

W celu ograniczenia i minimalizacji wystąpienia zagrożenia dla gleb i wód powierzchniowych i podziemnych, na etapie prowadzenia prac budowlanych prowadzone będą następujące działania: prowadzenie prac z wykorzystaniem sprawnego technicznie sprzętu budowlanego oraz prowadzenie regularnych przeglądów technicznych eksploatowanego sprzętu, prowadzenie nadzoru nad sprawnością techniczną stosowanego sprzętu, który zapewni zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodne przed wyciekami paliw

sprzętu, który zapewni zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodne przed wyciekami paliw i płynów technicznych. Pojazdy i maszyny budowlane tankowane będą na wyznaczonym do tego celu, utwardzonym, szczelnym terenie, zabezpieczonym przed potencjalnym zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi, a zaplecza i bazy materiałowe wyposażone będą w sorbenty, w celu zneutralizowania oraz zabezpieczenia przed możliwym ewentualnym zanieczyszczeniem wód i ziemi spowodowanym wyciekami substancji ropopochodnych. Ewentualne (awaryjne) wycieki substancji ropopochodnych będą punktowo neutralizowane przy użyciu odpowiednich sorbentów, a zebrany zanieczyszczony grunt traktowany będzie jako odpad niebezpieczny, który magazynowany będzie na nieprzepuszczalnym podłożu w sposób zabezpieczający przed powstawaniem odcieków np. zabezpieczony folią. Magazynowanie i przechowywanie materiałów budowlanych odbywać się będzie w sposób uniemożliwiający przedostawanie się do gruntu i wód substancji mogących stanowić zagrożenie dla środowiska. Teren bazy transportowej i sprzętowej zostanie usytuowany w bezpiecznej odległości od rowów i wykopów i zostanie zabezpieczony przed przedostawaniem się do gruntu i wód podziemnych oraz powierzchniowych, substancji mogących powodować ich zanieczyszczenie, poprzez zlokalizowanie jej w pasie drogi na powierzchni szczelnej. Naprawy sprzętu budowlanego prowadzone będą poza terenem wykonywanych prac, w miejscu do tego wyznaczonym, zabezpieczonym przed potencjalnym zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego substancjami szkodliwymi, a pojazdy i maszyny budowlane tankowane będą na wyznaczonym do tego celu, utwardzonym, szczelnym terenie, zabezpieczonym przed potencjalnym zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi. W przypadku konieczności odwodnienia wykopów prace odwodnieniowe będą prowadzone bez konieczności trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych; do minimum ograniczony będzie czas odwadniania wykopów oraz wpływ prac do terenu działki inwestycyjnej; wody z odwodnienia odprowadzane będą sposobem nie powodującym zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniającym stanu wody na gruncie w szczególności kierunku odpływu wód opadowych ze szkodą dla gruntów sąsiednich.

Warunek I.1 sentencji decyzji nałożono w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego; stanowi on również warunek wskazany w ww. opinii Dyrektora Zarządu Zlewni we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Funkcjonowanie zaplecza budowy (węzłów sanitarnych) będzie związane z powstawaniem ścieków bytowych wytwarzanych przez pracowników budowy. Wyposażenie zaplecza budowy w szczelne sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty zapewni właściwe zagospodarowanie powstających na tym etapie nieczystości, wykluczając potencjalne ryzyko ich oddziaływania na środowisko wodne i gruntowo-wodne. Na etapie eksploatacji ścieki bytowe będą powstawały w projektowanym punkcie socjalnym MPK – ogólnodostępnej toalecie.

Ścieki przemysłowe zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji nie będą powstawały.

Ze względu na całkowitą przebudowę pasa drogowego przebudowa sieci sanitarnych projektowana jest metodą tradycyjną w wykopach otwartych szalowanych, z wyłączeniem

budowy sieci magistralnej wodociągowej DN400 pod kanałami rzeki Odry, która wykonana będzie przewiertem horyzontalnym. Przewiert realizowany będzie pomiędzy dwiema komorami technologicznymi zlokalizowanymi po dwóch stronach Odry, pomiędzy nową i starą przeprawą mostową, przy skrzyżowaniu ulic Mickiewicza i Monte Cassino oraz Swojczycka/Monopolowa.

Na etapie eksploatacji zagospodarowanie wód opadowych na terenie trasy tramwajowej na Swojczyce składać się z wielu elementów. Sposób odwodnienia terenu analizowano przede wszystkim pod kątem możliwego zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w miejscu powstania. Natomiast odwodnienie nawierzchni jezdni projektuje się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych kierujących wody opadowe w kierunku projektowanych wpustów ulicznych czy obszarów retencji wód opadowych i roztopowych.

W ramach projektowanego układu zagospodarowania wód opadowych i roztopowych z pasa drogowego przewiduje się budowę nowych kanałów deszczowych o średnicach zapewniających pojemność retencyjną, co zapewni opóźnienie zrzutu zebranych wód do odbiorników. Nowe kanały deszczowe projektowane są przy:

- ul. Adama Mickiewicza z odprowadzeniem wód z pętli tramwajowo-autobusowej Sępólno oraz z fragmentu jezdni do istniejącej kanalizacji deszczowej,
- ul. Adama Mickiewicza z odprowadzeniem wód z torowiska tramwajowego oraz z fragmentu jezdni do rowu przydrożnego bez nazwy, zlokalizowanego wzdłuż ul. A. Mickiewicza pomiędzy ul. Monte Cassino i ul. Szymona Konarskiego,
- ul. Swojczyckiej z odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych z jezdni i torowiska tramwajowego, częściowo z ciągów pieszo-rowerowych na odcinku od Swojczyckiej 36 do wysokości stacji paliw Orlen, z odprowadzeniem przez istniejące urządzenia (rowy otwarte/zarzurowane/istniejącą kanalizację) do Kanału Żeglugowego,
- ul. Swojczyckiej z odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych z jezdni i torowiska tramwajowego, częściowo z ciągów pieszo-rowerowych na odcinku od wysokości stacji paliw Orlen do przejazdu kolejowego linii nr 292, z odprowadzeniem przez istniejące urządzenia (rowy otwarte/zarzurowane/istniejącą kanalizację) do Kanału Żeglugowego.

W celu prawidłowego funkcjonowania odwodnienia kanalizacja deszczowa oraz inne elementy odwodnienia drogowego będą regularnie czyszczone. Z obliczeń wielkości zanieczyszczeń zawartych w *Kip* wynika, że wody opadowe pochodzące z przedmiotowej drogi będą zawierały zawiesinę w stężeniach zdecydowanie niższych od wartości dopuszczalnej wynoszącej 100 mg/l, przy założeniu, że wszystkie wpusty drogowe będą wyposażone w piaskowniki, pozwalające na redukcję zawiesiny ogólnej. Z powyższych obliczeń wynika również, że wody opadowe pochodzące z przedmiotowego odcinka drogi wojewódzkiej będą zawierały substancje ropopochodne w stężeniach zdecydowanie niższych od wartości dopuszczalnej wynoszącej 15 mg/l.

Na etapie eksploatacji inwestycji emisje substancji generowane będą w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po zrealizowanej inwestycji; będą one również źródłem emisji hałasu.

Zgodnie z *Kip* prognozą ruchu objęto zarówno ruch samochodowy, transport publiczny, jak i ruch tramwajowy i kolejowy. W analizie przyszłego ruchu uwzględniono rozwój sieci drogowej oraz lokalny rozwój gospodarczy, w tym powstawanie nowych centrów generowania ruchu. Planowana przebudowa układu drogowego wiązać się będzie ze zmianą w kursowaniu komunikacji miejskiej. Celem jest zapewnienie możliwie optymalnych tras dojazdu do rejonu Placu Grunwaldzkiego i centrum Wrocławia. Ponadto ważna jest dostępność do autobusów i tramwajów oraz odpowiednia częstotliwość kursowania. Pierwszą zmianą będzie przedłużenie tras linii tramwajowych do projektowanej pętli. Planuje się kursowanie tramwajów trzech linii tramwajowych, które w godzinach szczytu miałyby zapewnić łącznie 15 kursów w stronę centrum i 15 w stronę ul. Magellana. Szacuje się łączną liczbę kursów tramwajowych do 90 w ciągu dnia (ruch tramwajowy na terenie Wrocławia jest prowadzony wyłącznie w porze dziennej). Planuje się również korektę lokalizacji przystanków oraz zintegrowanie przystanków autobusowo-tramwajowych.

W przypadku niniejszej inwestycji, której zasadnicza część obejmuje przebudowę istniejącego układu komunikacyjnego, w środowisku nie pojawi się nowe źródło hałasu, związane z ruchem samochodowym - nadal jedynym źródłem hałasu będzie ciąg drogowy drogi wojewódzkiej nr 392. W analizie akustycznej prognozowane natężenie ruchu w roku 2028 wynosi od ok. 6850 do 13300 pojazdów na dobę - w zależności od odcinka drogi planowego do rozbudowy; ponadto uwzględniono ruch na ulicach bocznych.

Tereny chronione akustycznie znajdujące się w najbliższej odległości od przebiegu przedmiotowej inwestycji (od 20 m do 130 m), wzdłuż przedmiotowych odcinków objętych opracowaniem to tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz wielorodzinnej z usługami, tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Ponadto wzdłuż ciągów komunikacyjnych znajdują się tereny rekreacyjno-wypoczynkowe.

W analizie akustycznej zawartej w *Kip* uwzględniono wszystkie elementy stanowiące źródła hałasu, tj. ruch samochodowy, ruch szynowy (zarówno ruch tramwajowy, w tym po pętlach tramwajowych, jak i ruch kolejowy) oraz parking (ruch pojazdów samochodowych po parkingu i jego oddziaływanie).

Wyniki prognozowanego poziomu hałasu zostały przedstawione dla punktów obliczeniowych przy ul. Sowińskiego, Mickiewicza, Kolumba, Swojczyckiej, Chałupniczej oraz na granicy terenów rekreacyjno-wypoczynkowych. Jak wynika z obliczeń, przedsięwzięcie, w jego części drogowej, może powodować przekroczenie wartości dopuszczalnych poziomu hałasu na granicy posesji oraz przy budynku mieszkalnym ul. Swojczyckiej 66. Przeprowadzone obliczenia wskazały, iż konieczne jest podjęcie dodatkowych działań minimalizujących oddziaływanie akustyczne na tym odcinku drogi. Jako działanie minimalizujące oddziaływanie akustyczne autorzy *Kip* wskazali, iż konieczne jest wykonanie nawierzchni posiadającej zdolność redukcji hałasu co najmniej -4 dB na odcinku ul. Swojczyckiej, od przejazdu drogowo-kolejowego do końca inwestycji w kierunku wschodnim ul. Swojczyckiej, tj. od km ok. 1+675 do km ok. 1+776 ul. Swojczyckiej – wg kilometrażu założonego dla potrzeb projektu, co zostało nałożone warunkiem II.2 sentencji niniejszej decyzji.

Na podstawie przeprowadzonych w *Kip* obliczeń należy uznać, że w zakresie emitowanych substancji wartości odniesienia substancji w powietrzu oraz poziomy dopuszczalne będą dotrzymane. Zgodnie z *Kip* w chwili obecnej notowane jest przekroczenie wartości średniorocznych stężeń pyłu PM2.5 w rejonie inwestycji, natomiast realizacja inwestycji nie spowoduje pojawienia się nowego źródła emisji zanieczyszczeń (w tym pyłu PM2.5) do powietrza. Źródłem emisji zanieczyszczeń nadal będzie ten sam ruch samochodowy, który funkcjonuje obecnie, i który będzie funkcjonował niezależnie od realizacji inwestycji. Realizacja inwestycji, poprzez upłynnienie ruchu oraz zmniejszenie czasu przejazdu, a także rozwój sieci komunikacji publicznej (przeniesienie części ruchu osobowego na rzecz transportu publicznego), przyczyni się do ograniczenia zużycia paliwa, a więc również ograniczy emisję zanieczyszczeń do powietrza, w tym emisję pyłu PM2.5.

e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:

Z uwagi na skalę, charakter budowy oraz stosowane materiały, przewiduje się, że ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy budowlanej będzie ograniczone do minimum.

Z uwagi na charakter inwestycji, uznano iż nie przyczyni się ona do zmiany klimatu. W fazie budowy wystąpią krótkotrwałe uciążliwości związane z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych, głównie CO₂. Nie są to jednak emisje gazów na skalę, która wymagałaby działań minimalizujących w tym zakresie. Nie nastąpi wpływ inwestycji na: wahania temperatury, promieniowanie świetlne, ciśnienie atmosferyczne, ruch powietrza czy wilgotność. W związku z realizacją, eksploatacją i ewentualną likwidacją przedsięwzięcia, nie nastąpi zmiana klimatu z uwagi na niewielką skalę omawianej inwestycji.

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie:

Na każdym z etapów zarówno w fazie budowy, jak i eksploatacji planowanej inwestycji oraz ewentualnej jej likwidacji będą wytwarzane odpady.

Na etapie budowy planowanego przedsięwzięcia będą powstawały odpady związane m.in. z prowadzeniem prac ziemnych, budowlanych i montażowych, obsługą sprzętu, funkcjonowaniem zaplecza budowy, itp. Prace budowlane będą prowadzone w taki sposób, aby zminimalizować ilość wytwarzanych odpadów oraz ograniczać negatywne ich oddziaływanie na środowisko.

Odpady inne niż niebezpieczne powstające na etapie realizacji magazynowane będą selektywnie w wyznaczonym miejscu placu budowy, w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego.

Odpady niebezpieczne magazynowane będą w szczelnych, zamkniętych i oznakowanych pojemnikach, zlokalizowanych w wyznaczonym miejscu zaplecza budowy, na terenie ogrodzonym, zadaszonym.

Inwestycja drogowo-tramwajowa sama w sobie nie generuje odpadów. Pośrednio odpady generowane są poprzez jej użytkowników. Ilość odpadów i stan czystości dróg zależeć będzie od podmiotów odpowiedzialnych za zachowanie porządku i czystości w pasie

drogowym. Na etapie eksploatacji wykorzystywane będą materiały potrzebne do zimowego utrzymania nawierzchni torowiska i drogi.

Jak wynika z zapisów *Kip*, wszystkie powstałe w trakcie realizacji i eksploatacji inwestycji odpady będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:

Biorąc pod uwagę skalę, zakres, sposób realizacji prac budowlanych oraz funkcjonowanie inwestycji po zakończeniu przedsięwzięcia, nie stwierdza się zagrożeń, które mogłyby być istotne z punktu widzenia zdrowia ludzi. Zagrożenie dla zdrowia ludzi może jednak wystąpić w związku z wypadkami komunikacyjnymi.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek:

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary wodno-błotne, obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych (w tym siedliska łęgowe i ujścia rzek).

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:

Inwestycja usytuowana jest w południowo-zachodniej części Polski, w związku z powyższym nie zachodzi konieczność analizowania wpływu na obszary wybrzeży.

c) obszary górskie i leśne:

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary górskie i leśne.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:

Zgodnie z opinią organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej:

- planowana inwestycja znajduje się poza granicami Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP);
- teren inwestycji znajduje się na niewielkiej powierzchni na obszarach narażonych na niebezpieczeństwo powodzi (w okolicach Mostów Chrobrego),
- na terenie inwestycji nie znajduje się ujęcie wód ani strefy ochronne ujęć wód.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

Przedsięwzięcie znajduje się częściowo w granicach oraz w bezpośrednim sąsiedztwie Szczytnickiego Zespołu Przyrodniczo – Krajobrazowego, a także korytarza ekologicznego Dolina Odry Środkowej KPdC-19A. Najbliżej położony obszar Natura 2000 – specjalny obszar ochrony siedlisk Grądy w Dolinie Odry (PLH020017) znajduje się w odległości ok. 1 km.

Zgodnie z treścią § 7 *Uchwały NR XV/483/99 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 9 grudnia 1999 r. w sprawie wprowadzenia ochrony indywidualnej w drodze uznania za zespół*

przyrodniczo-krajobrazowy części śródmieścia we Wrocławiu w granicach wyznaczonych przez Starą Odrę od zachodu, Kanał Żeglowny od północy i północnego wschodu, od południa - Kanał Opatowski i rzekę Odrę uchwała nie ogranicza działań w zakresie potrzeb wynikających z konieczności przebudowy i modernizacji układu komunikacyjnego.

Uwzględniając planowany zakres prac oraz specyfikę oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji, przedsięwzięcie nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze, w tym na ww. obszar Natura 2000. Ponadto realizacja inwestycji nie powinna wpłynąć na spadek różnorodności gatunkowej.

Warunki punktów I.2. i I.3. wynikają z konieczności minimalizacji negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na gatunki zwierząt kręgowych (w szczególności ptaków i nietoperzy) w trakcie okresu rozrodczego i wychowu młodych. Dodatkowo z uwagi na możliwość zniszczenia potencjalnych stanowisk i siedlisk chronionych gatunków zwierząt wprowadzono szczegółowe zasady obowiązujące podczas wycinki drzew o pierśnicy powyżej 50 cm. I tak warunek określony w pkt. I.3. związany jest z podjęciem działań mających na celu ograniczenie potencjalnego negatywnego wpływu na pachnicę dębową *Osmoderma eremita* i kozioroga dębosza *Cerambyx cerdo*, a także zabezpieczenie przed uśmierceniem nietoperzy, dla których drzewa (a w szczególności ich dziuple) mogą stanowić miejsca dziennego odpoczynku lub snu zimowego. Wyżej wymienione gatunki bezkręgowców oraz wszystkie nietoperze wymienione są w załączniku II *Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 roku w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz.U.UE.L92.206.7, Dz.U.UE-sp.15-2-102 ze zm.)* i objęte ścisłą ochroną gatunkową na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 2380)*.

Zapisy warunku punktu I.4. mają na celu zabezpieczenie zieleni wysokiej, narażonej na uszkodzenia mechaniczne w trakcie realizacji prac, w szczególności poprzez zminimalizowanie zagrożenia uszkodzenia konarów, pni drzew i ich korzeni oraz przeciwdziałaniu nadmiernemu zagęszczeniu gleby w bezpośrednim sąsiedztwie drzew oraz zmniejszeniu napowietrzania gleby w obrębie systemów korzeniowych podczas prowadzenia robót.

W celu ochrony drobnych zwierząt (głównie płazów) nałożono warunek punktu I.5.; obowiązek odławiania zwierząt z wykopów i przenoszenia ich poza obszar inwestycji ma na celu ograniczenie śmiertelności płazów (i innych drobnych zwierząt) w trakcie realizacji inwestycji.

Przy wdrożeniu określonych w niniejszej decyzji warunków, realizacja inwestycji nie wpłynie znacząco negatywnie na elementy przyrodnicze, w tym na przyrodę i krajobraz Szczytnickiego Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego.

f) *obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia:*

Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na standardy jakości środowiska zarówno na etapie budowy jak i etapie eksploatacji.

Działka nr 1 obręb Swojczyce AM-20, zlokalizowana przy ul. Swojczyckiej 44 we Wrocławiu (Terminala Paliw Nr 111), której teren będzie położony w obrębie inwestycji (działka przeznaczona do zajęcia i podziału), figuruje w rejestrze historycznych zanieczyszczeń powierzchni ziemi - art. 101c ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 ze zm.) prowadzonego przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu decyzją z dnia 31 sierpnia 2016 r., znak: WSI.511.4.2016.MR.4 uzgodnił plan remediacji historycznego zanieczyszczenia powierzchni ziemi dla południowej i południowo-wschodniej części działki.

g) *obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:*

Elementy wpisane do Gminnej Ewidencji Zabytków to oba Mosty Chrobrego. Mając na względzie zakres inwestycji i jej charakter, należy stwierdzić, że inwestycja nie będzie wywierała znaczącego wpływu na krajobraz. Realizacja inwestycji nie zmieni w sposób istotny krajobrazu oraz ciągów widokowych przedmiotowego terenu w stosunku do stanu obecnego.

h) *gęstość zaludnienia:*

Przedsięwzięcie będzie realizowane w obrębie miasta Wrocław, gdzie gęstość zaludnienia wynosi 2195 os./km².

i) *obszary przylegające do jezior:*

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary przylegające do jezior.

j) *uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:*

Nie występują w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.

k) *wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:*

Zgodnie z opinią organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej projektowana inwestycja zlokalizowana jest w granicach dwóch jednostek planistycznych gospodarowania wodami:

- jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) Odra w granicach Wrocławia o kodzie RW60001213399. Zgodnie z zapisami *Planu gospodarowania wodami na obszarze Odry* (Dz. U. z 2023 r. poz. 335) – JCWP została oceniona jako monitorowana, silnie zmieniona część wód, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [przewodność elektryczna właściwa w 20°C (maksymalna dopuszczalna wartość w wodzie: do 2740 µS/cm)]; pozostałe wskaźniki – II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Odry w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Odry w obrębie JCWP (dla troci wędrowniej); oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Dla JCWP ustanowiono odstępstwo do 2027 r. polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych spowodowane tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: azot azotanowy, IFPL, MMI. Jest to spowodowane warunkami naturalnymi, a w odniesieniu do substancji

priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań);

- jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) – Widawa od Oleśnicy do ujścia o kodzie RW60001113699. Zgodnie z zapisami ww. planu JCWP został oceniona jako monitorowana, naturalna część wód o złym stanie wód, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [MIR, MMI]; pozostałe wskaźniki – II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Dla JCWP ustanowiono odstępstwo do 2027 r. polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych spowodowane tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: bromowane difenyletery(b), rtęć(b), ołów(w). Jest to spowodowane warunkami naturalnymi, a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

Przedmiotowy obszar inwestycji znajduje się w obrębie jednolitych części wód podziemnych (JCWPd):

- JCWPd nr 109 o kodzie PLGW6000109, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowymi i dobrym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrożona ilościowo i chemicznie nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny;
- JCWPd nr 96 o kodzie PLGW600096, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowymi i dobrym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrożona ilościowo i chemicznie nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny.

Po przeanalizowaniu dokumentacji sprawy, uwzględniając rodzaj, skalę, lokalizację oraz charakter planowanej inwestycji, która realizowana będzie przy zastosowaniu rozwiązań minimalizujących jej wpływ dla środowiska oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji na stan jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) i powierzchniowych (JCWP) oraz możliwość osiągnięcia przez nie celów środowiskowych.

- 3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś, wynikające z:**

a) *zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:*

Z przedłożonej dokumentacji wynika, iż nie przewiduje się, aby inwestycja – zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji – spowodowała pogorszenie jakości środowiska na obszarze zlokalizowanym w jej najbliższym sąsiedztwie.

b) *transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:*

Z uwagi na lokalizację planowanej inwestycji, ograniczony i lokalny zasięg jej oddziaływania oraz odległość od granic Rzeczypospolitej Polskiej nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zarówno na etapie realizacji, eksploatacji oraz ewentualnej jego likwidacji.

c) *charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania:*

Na etapie realizacji inwestycji może potencjalnie dochodzić do emisji zanieczyszczeń powietrza, zanieczyszczeń wód oraz emisji hałasu wskutek prowadzonych prac budowlanych. Oddziaływanie bezpośrednie w tym zakresie ograniczone jest przestrzennie do terenu budowy oraz czasowo do momentu zakończenia prac, zarówno w określonych porach dnia, jak również do zakończenia całego procesu realizacyjnego.

Oddziaływanie na etapie funkcjonowania, mogące mieć wpływ na klimat akustyczny, będzie ciągłe, związane głównie z ruchem pojazdów. Z uwagi na charakter i lokalizację planowanego zamierzenia inwestycyjnego nie przewiduje się, aby mogło ono spowodować dodatkowe uciążliwości w stosunku do stanu istniejącego.

Czas realizacji planowanego przedsięwzięcia będzie typowy dla tego rodzaju inwestycji.

Przewidywany termin rozpoczęcia oddziaływania nastąpi w momencie rozpoczęcia prac budowlanych.

d) *prawdopodobieństwa oddziaływania:*

Na etapie budowy przedmiotowe przedsięwzięcie będzie generowało oddziaływania typowe dla tego etapu inwestycji. Czynnikiem decydującym o oddziaływaniu przedsięwzięcia są: rodzaj zastosowanych maszyn i urządzeń, metody prowadzenia prac w fazie budowy. W trakcie prac realizacyjnych wystąpi emisja spalin do powietrza związana z pracą sprzętu budowlanego na miejscu oraz pochodząca od środków transportu. Zamierzenie inwestycyjne będzie również źródłem emisji hałasu, generowanego przez pracujące maszyny i urządzenia oraz środki transportu podczas jego realizacji. Jak wynika z *Kip*, oddziaływania te będą ograniczane przez zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń i organizację robót. Po zakończeniu prac uciążliwości ustąpią. Należy przyjąć, że planowana inwestycja na etapie realizacji nie powinna znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie po zrealizowaniu nie powinno spowodować przekroczenia standardów jakości środowiska. Jak wynika z dokumentacji sprawy, dopuszczalne wartości hałasu na terenach chronionych akustycznie nie powinny zostać przekroczone, przy zastosowaniu nawierzchni wskazanej w punkcie II.2 sentencji decyzji.

e) *czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:*

Oddziaływania w fazie budowy i ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia będą posiadały charakter czasowy (krótkotrwały), lokalny – obejmujący obszar robót i ustaną po realizacji/likwidacji przedsięwzięcia. Oddziaływania zidentyfikowane dla etapu eksploatacji będą miały charakter stały (ciągły) przez cały okres funkcjonowania inwestycji.

f) *powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:*

Zakres przedsięwzięcia obejmuje m.in. przebudowę przejazdu drogowo-kolejowego. Niemniej jednak, w analizie skumulowanego oddziaływania akustycznego, uwzględniono oddziaływanie ruchu kolejowego na dłuższym odcinku. W zakresie ruchu kolejowego planowane jest przedłużenie kursów pociągów wzdłuż linii kolejowej aż do Jelcza-Laskowice, co ma na celu zachęcenie do korzystania z pociągu mieszkańców nie tylko obrzeży Wrocławia, ale też podwrocławskich miejscowości (dzięki zespołowi parkingów P&R). Jednocześnie, aby uatrakcyjnić transport kolejowy niezbędne jest zagęszczenie kursów i planuje się przejazd dwóch pociągów w godzinach szczytu w każdym kierunku (łącznie cztery przejazdy w ciągu godziny szczytu). Pozwala to oszacować liczbę pociągów, które będą się poruszały linią kolejową LK292 na 34 przejazdy pociągów osobowych i max. do 2 przejazdów towarowych na dobę, która została uwzględniona w analizie oddziaływania skumulowanego. Jak wynika z przedstawionych wyników obliczeń oddziaływania akustycznego zawartych w Kip, oddziaływanie przedsięwzięcia nie będzie powodowało przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w środowisku. W wyniku oddziaływania ruchu kolejowego należy się jednak spodziewać przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w porze nocnej na terenie osiedla przy ul. Chałupniczej. Przekroczenia te będą związane tylko i wyłącznie z ruchem kolejowym, który w całości kształtuje klimat akustyczny osiedla, i na który przedsięwzięcie nie ma wpływu.

g) *możliwości ograniczenia oddziaływania:*

W celu zminimalizowania oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze, w rozstrzygnięciu określono warunki dotyczące etapu realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Przy wdrożeniu określonych w niniejszej decyzji warunków, realizacja inwestycji nie wpłynie znacząco negatywnie na elementy przyrodnicze, w tym na przyrodę i krajobraz Szczytnickiego Zespołu Przyrodniczo- Krajobrazowego.

Nie przewiduje się również znaczącego oddziaływania funkcjonowania inwestycji na klimat i jego zmiany.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania przedmiotowej decyzji organ ochrony środowiska jako dowód dopuścił wszystko, co mogło przyczynić się do właściwego rozstrzygnięcia sprawy, co do istoty, a podstawą do jej rozstrzygnięcia była ocena całego

materiału dowodowego zgromadzonego w toku postępowania, czym organ spełnił warunki art. 7, art. 75 § 1 i art. 80 Kpa.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji.

W przypadku kolizji (niemożliwych do wyeliminowania podczas robót) ze stanowiskami roślin, zwierząt lub grzybów gatunków chronionych na mocy *rozporządzeń Ministra Środowiska*: z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U., poz. 1409), z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (t.j. Dz. U. 2022, poz. 2380) oraz z dnia 16 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U., poz. 1408), w stosunku do których obowiązują zakazy określone w ww. rozporządzeniach, przed rozpoczęciem prac Inwestor winien uzyskać odrębne zezwolenie właściwego organu na czynności zakazane w stosunku do tych gatunków, zgodnie z art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 ze zm.), a w przypadku uzyskania takiego zezwolenia - prace prowadzić z uwzględnieniem warunków wynikających z zezwolenia.

Integralną część decyzji stanowią załączniki, tj. charakterystyka przedsięwzięcia oraz wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, wniesione za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Zgodnie z art. 127a ustawy Kpa w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.



Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska we Wrocławiu

Wojciech Rejman

Otrzymują:

1. Gmina Wrocław, pl. Nowy Targ 1-8, 50-141 Wrocław
w imieniu i na rzecz którego działają:
Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o., ul. Ofiar Oświęcimskich 36, 50-059 Wrocław
reprezentowana przez

[Redacted signature box]

2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 ustawy Kpa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrocławiu, ul. Kleczkowska 20, 50-227 Wrocław.
2. Dyrektor Zarządu Zlewni we Wrocławiu, wyb. Wyspiańskiego 39, 50-370 Wrocław.

CK



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

WE WROCŁAWIU

UL. JANA DŁUGOSZA 68

51-162 WROCŁAW

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 24 października 2023 r., znak: WOOŚ.420.51.2022.AMA.12, dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 455 w związku z budową trasy tramwajowo - autobusowej na osiedle Swojczyce we Wrocławiu”

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotem przedsięwzięcia jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 455 w związku z budową trasy tramwajowo-autobusowej na osiedle Swojczyce we Wrocławiu. Inwestycja zlokalizowana będzie na terenie miasta Wrocławia w obrębach ewidencyjnych: Zalesie, Kowale, Swojczyce.

Przedmiotowe zadanie inwestycyjne obejmuje:

- rozbudowę ulicy Swojczyckiej i ulicy Mickiewicza *[z wyłączeniem odcinka realizowanego w ramach inwestycji „Budowa Mostów Chrobrego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 455 we Wrocławiu” na podstawie decyzji Wojewody Dolnośląskiego nr 2/2022 z dnia 2 lutego 2022 r.]* o długości ok. 1470 m; wraz z rozbudową/przebudową skrzyżowań i ulic bocznych (ul. gen. Józefa Sowińskiego, ul. Szymona Konarskiego, ul. Mydlanej, ul. Kolumba, ul. Magellana, ul. Bazałtowej, ul. Chałupniczej); inwestycja obejmuje również budowę nowej drogi publicznej – łącznika Marco Polo o długości ok. 110 m,
- budowę torowiska tramwajowego o długość ok. 1700 m toru podwójnego *[w tym odcinek przewidziany do realizacji w ramach inwestycji „Budowa Mostów Chrobrego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 455 we Wrocławiu”]* oraz przebudowę istniejącego torowiska o długości ok. 130 m oraz dwóch pętli tramwajowych, tj.: Sępolno [rozbudowa] i Swojczyce [budowa nowej pętli wraz z parkingiem P&R], o łącznej długości torowiska na danych pętlach ok. 440 m.

W ramach inwestycji drogowo-torowej planowane jest m.in. wykonanie następujących robót budowlanych:

- budowa wydzielonej trasy tramwajowej z dopuszczeniem ruchu autobusowego,
- przebudowa istniejącego torowiska tramwajowego,
- budowa pętli tramwajowej Swojczyce,
- przebudowa pętli tramwajowo-autobusowej Sępolno,
- budowa parkingu (P&R) w rejonie nowej pętli Swojczyce, budowa parkingu przy nowej stacji prostownikowej PT Swojczyce,
- przebudowa/budowa jezdni,
- budowa ścieżek rowerowych,

- budowa/przebudowa chodników,
- przebudowa/budowa peronów autobusowych, tramwajowo-autobusowych,
- budowa/przebudowa azyli dla pieszych i rowerzystów,
- przebudowa/budowa zjazdów indywidualnych, publicznych,
- przebudowa jezdni manewrowych (w tym m.in.: na terenie stacji paliw),
- budowa murów oporowych,
- budowa pasów zieleni, poboczy, skarp,
- budowa pasów technicznych,
- wyniesienie projektu organizacji ruchu docelowego,
- wykonanie robót ziemnych związanych z robotami budowlanymi,
- rozbiórka obiektów budowlanych kolidujących z nowym zagospodarowaniem terenu,
- budowa infrastruktury przystankowej, w tym słupków przystankowych, wiat,
- przebudowa przejazdu kolejowego na linii kolejowej nr 292 w ciągu ulicy Swojczyckiej wraz z elementami wyposażenia (sterowania),
- budowa elementów małej architektury, m.in.: balustrad, barierek przystankowych, stojaków rowerowych, ławek, koszy na śmieci, elementów BRD, słupków SDIP, biletomatów, wiat rowerowych, stacji WRM,
- budowa punktów socjalnych MPK i ogólnodostępnych toalet,
- budowę i przebudowę oświetlenia drogowego,
- budowa kanalizacji MKT i KSU,
- budowa/przebudowa sieci trakcyjnej wraz z budową stacji prostowniczej i jej zasilaniem.

Planuje się budowę torowiska zabudowanego głównie o nawierzchni betonowej.

W ramach inwestycji torowej przewidziano wykonanie następujących robót budowlanych:

- budowa torowiska tramwajowego w ramach wydzielonej trasy tramwajowej (z dopuszczeniem na części ruchu autobusowego) o długości ok. 1700 m,
- przebudowa istniejącego torowiska tramwajowego w ciągu ulicy Mickiewicza o długości ok. 130 m,
- budowa torowiska pętli tramwajowej Swojczyce o długości ok. 240 m,
- przebudowa torowiska na pętli tramwajowo-autobusowej Sępólno o długości ok. 200 m,
- przebudowa/budowa peronów tramwajowych, tramwajowo-autobusowych,
- budowa smarownic szyn tramwajowych,
- budowa zwrotnic, krzyżownic, kozła oporowego.

W ramach inwestycji planowana jest przebudowa kolizyjnych sieci uzbrojenia terenu.

Inwestycja zakłada przebudowę i budowę nowej kanalizacji sanitarnej (grawitacyjnej i tłocznej) oraz przebudowę i budowę nowej kanalizacji deszczowej i przykanalików, a także sieci drenażowej. Budowa nowej kanalizacji sanitarnej i deszczowej przekroczy 1 km.

W ramach przedsięwzięcia projektuje się przebudowę gazociągów niskiego i średniego ciśnienia, budowę i przebudowę sieci wodociągowej i przyłączy, przy średnicy rurociągów od 32 do 1000 mm, co oznacza również przebudowę rurociągów wodociągowych magistralnych i rozdzielczych.

Ponadto planowana jest przebudowa linii niskiego napięcia i średniego napięcia oraz linii kablowych wysokiego napięcia.

Wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów (gmina Wrocław):

Obręb Zalesie: AM9 działki nr: 2, 3/17, AM8 działki nr: 5, 6/2, 10, 6/4, 6/3, 4/1, 4/2, 11/1, 11/2, 7/2.

Obręb Kowale: AM16 działki nr: 12/1, 12/2, 12/3, 11/1, 11/2, 7/11, 7/12, 7/13, 7/14, 7/15, 7/16, 7/10, AM15 działki nr: 2/2, 3/3, 5/2, 6/13.

Obręb Swojczyce: AM26 działki nr: 26/1, 26/2, 25, 24, 23, 22, 21/3, 2/7, 2/6, 2/5, 3/1, 3/2, 2/2, 2/3, 27, 1/2, 4, 5/7, 5/4, 7/22, 7/21, 7/2, 8, 20/6, 7/9, 20/8, AM19 działki nr: 1/20, 1/22, 1/8, 2/7, 2/13, 2/12, 1/7, 1/21, 8/14, 8/91, 2/2, 8/90, 8/70, 8/46, 8/29, 3/2, 4/2, 5/2, 6/1, 7/1, 4/3, 6/4, 6/5, AM20 działki nr: 1, 2/1, 2/2, 10/1, 10/2, 11/2, 11/3, 17/6, 17/7, 17/2, 16/2, 16/3, 15/2, 15/3, 14/17, 14/18, 14/7, 14/8, 14/11, 14/12, 14/13, 18/1, 18/2, 12/15, 12/16, 12/11, 12/12, 12/13, 12/14, 12/10, 12/20, 12/21, 12/22, 9/1, 9/2, 8/1, 8/2, 7/1, 7/2, 6/1, 6/2, 5/1, 5/2, 4/1, 4/2, 3/1, 3/2, AM21 działki nr: 3/2, 3/5, 29/3, 5/2, 52/4, 52/6, 52/9, 45/2, 28/2, 52/7, 52/5, 3/3, 3/4, 1, 2/3, AM18 działki nr: 1/2, 27/5, 26/2, 27/6, 19, 26/1, 25/1, 25/2, 24/1, 22/1, 22/2, 21/1, 21/4, 20/1, 20/2, 16/1, 16/2, 15/1, 15/2, 14/1, 13/1, 12, 10/8, 10/4, 1/1, 10/11, 9, 37/2, 10/6, 7, 36, 10/7, 10/8, 11, AM1 działki nr: 38/1, 38/2, 37, 34/1, 39, 27/3, 23, 22/4, 21/1, AM17 działki nr: 47/7, 5/2, 67, 60, 48/1, 48/2, 47/8, 50/2, 39, 33/1, 38, 29/1, 33/5, 29/2, 27, 24, 16, 25/3, 43/1, 43/2, 42/1, 42/2, 41/1, 41/2, 40/1, 40/2, 33/6, AM25 działki nr: 1/2, 1/3, 1/4, 2/1, 2/2, 6/1, 6/2, 7/2, 7/3, 11/5, 8/2, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, AM22 działki nr: 12, 13, 27, 16/1, 15/3, 10/1.



Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska we Wrocławiu

Wojciech Rejman